

L'Actu'VIADUC

> Les travaux de préparation vont bon train puisque les infrastructures d'accueil du futur tablier sont en passe d'être achevées : culées sur les deux rives et piles provisoires en Seine, remblai côté Paris et bientôt côté Oissel, rue Octave Fauquet. Une des particularités du chantier du viaduc de Oissel se situe dans le **lançage du nouveau tablier, sur 180 m de long**. Les premiers morceaux arrivent depuis Venise en Italie, traversant le tunnel du Fréjus pour être réceptionnés à Oissel après 11 jours de voyage au gré des escortes de Police, par convoi exceptionnel. 26 éléments de 4m70 de large et de 15 à 18m de long vont ainsi être acheminés sur l'île aux Bœufs, plus exactement sur la plateforme de lancement, ce monticule de remblai préparé avec soin depuis 6 mois pour

Pascal HAUDIQUERT,

dirige à la SNCF l'unité travaux de Sotteville.

Il est responsable du chantier du tunnel de Venables, et du viaduc de Oissel, assurant la maîtrise d'œuvre des travaux déléguée à la SNCF par Réseau Ferré de France.



accueillir prochainement le tablier dans un premier temps, puis la déviation de la voie ferrée temporaire dans un second temps.

Toutes ces pièces vont être assemblées dans l'alignement du viaduc provisoire, réunies deux à deux par des entretoises assurant une stabilité à l'ensemble. Les ouvriers vont y installer un coffrage et un ferrailage qui contraindra le béton coulé après le positionnement du viaduc au-dessus de la Seine. ●●●

Un des morceaux du nouveau tablier



Nouveaux tabliers

Entretoise

L'île aux Bœufs

Soudure

Nouveau remblai

Pile provisoire

SEINE

Avant-bec

Viaduc actuel

...

Mais avant cela, ce sera le lançage proprement dit, en deux fois, le temps de préparer la deuxième partie du viaduc : début novembre et fin décembre. Pour garantir que le tablier une fois lancé dans le vide, ne pique pas du nez, les techniciens vont lui installer un **avant-bec**, treillis métallique plus léger qui permettra à l'ensemble gigantesque de reposer sur les piles provisoires au fur et à mesure de l'avancement du tablier.

Un avant-bec



Cette technique sera d'ailleurs utilisée dans l'autre sens pour retirer l'ancien viaduc l'année prochaine. Autre travail de précision qui nécessite une extrême rigueur : le **remblai et la berlinoise côté gare de Oissel**. Compte tenu du trafic

ferroviaire appelé à emprunter la voie temporaire, la solidité de l'ouvrage ne peut souffrir aucun écart, aucune faiblesse. Actuellement des forages sont effectués afin d'avoir la certitude de « taper dans le dur » pour ancrer le mur de soutènement qui vient d'être construit rue Octave Fauquet. Le terrain sera alors perforé en profondeur par des tirants métalliques inclinés très précisément à 30° mesurant jusqu'à 17m de long pour s'ancrer dans les alluvions anciennes et solides comme la craie ou le silex.

Pascal HAUDIQUERT



CÔTÉ OISSEL

Berlinoise

Nouveau remblai

Ancien talus

Tirants métalliques

10m

30°

7m

Alluvions anciennes plus solides



Clin d'Oeil



Olivier GOUDOUR

Directeur d'Opération à la Direction Régionale Haute et Basse Normandie de Réseau Ferré de France

Après 9 mois de travaux préparatoires, le chantier rentre dans ses phases décisives où chacun doit dans le respect de ses engagements contribuer au bon déroulement de l'opération.

C'est le maître d'œuvre (la SNCF mandatée par Réseau Ferré de France) qui coordonne au quotidien l'activité du chantier, garantissant la qualité et la sécurité mais également les engagements du maître d'ouvrage.

Je me félicite de la qualité de celle-ci sur l'opération du viaduc de Oissel et du bon climat qu'elle a su créer avec les riverains malgré les désagréments d'un tel chantier. Le rendez-vous de mai 2008 pour le basculement de la circulation ferroviaire sur le nouveau pont est programmé. Tout doit concourir pour tenir cet objectif.

Nul doute que l'ensemble des acteurs et en particulier les entreprises par leur professionnalisme sauront être à l'heure de ce rendez-vous.

Cette lettre a pour objectif d'informer de l'avancement du chantier et des différentes modifications de circulation qui interviendront aux différentes phases, notamment entre les quais et la gare.

Directeur de la publication : Christian Petit
Rédaction : Damien Masset, Olivier Goudour
Création et réalisation graphique : Magenta Conseil Rouen



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE